

Historias

Francisco Pancho BONILLLA, aviador jefe de Talleres Generales de UTE

Continuando con personajes notables intervinientes en la Obra del Río Negro, sea por su actuación en la misma o notables por otros méritos, en este trabajo recordamos a Francisco Pancho Bonilla, a través de un extracto de los excelentes trabajos de investigación, escritos por el aviador Juan Carlos Pedemonte, y el investigador historiador José Benicio Suarez, de Francisco Bonilla.

Rescatando la historia con Pedemonte

Pedemonte escritor y piloto civil (no militar) rememora los primeros pasos de la aviación nacional (uruguaya) a principios del Siglo XX (años 1900 a 1920), en esta publicación relata las peripecias de los tres compatriotas adelantados de la aeronáutica: Atilo (Ricardo) Detomasi, Francisco Bonilla y Ángel Salvador Adami.

Atilio Detomasi murió muy joven, no llegó a vivir 24 años. Fue la primera víctima de la aviación en el Uruguay. Adami tuvo una carrera más extensa, era el mayor de los tres y falleció imprevistamente a los 66 años de edad. Francisco Eduardo Bonilla, figura legendaria en UTE, constructor de sus propios "aeroplanos", cumplió una carrera aeronáutica realmente meteórica y resonante.

Decia Pedemonte; *"A Don Pancho Bonilla le conocimos ya hombre maduro, pero no aquietado pese a que en esos días pasaba a retiro siendo jefe de los talleres de UTE, donde trabajó durante más de 36 años."* El libro del investigador historiador José Benicio Suárez, es una recopilación minuciosa de las aventuras de Bonilla, que vale la pena leer para quien guste de la temática de la aviación, de la cual tomamos fechas y sucesos que complementan la publicación de Pedemonte.

El joven Bonilla

Francisco Eduardo Bonilla [1887-1967], siempre conocido como Pancho Bonilla, nació en Montevideo el 13 de enero de 1887. Sus padres fueron Guillermo Bonilla y Encarnación Solano. Tuvo 4 hermanos: Soralla, Francisco, Amílcar y Matilde.

Bonilla en 1904 y 1905 estando en Buenos Aires, trabajó en el Taller de Pésamo Hermanos, donde se construían motores marinos; durante la noche realizó un curso de dibujo lineal. Con anterioridad en Montevideo, trabajó en el taller naval de la calle Yacaré 1584, donde ingresó gracias al ingeniero Juan Stella, primer maquinista del vapor de la carrera "Colombia". Al regresar trabaja como mecánico en el taller de bicicletas Gerónimo Zaneta.

En la "Compañia Nacional de Luz Eléctrica"

En 20 junio 1906, a los 19 años de edad, Bonilla ingresa como operario en la "Compañía Nacional de Luz Eléctrica" de Montevideo Uruguay, por recomendación del Sr. Arturo Puig, amigo del esposo de su hermana Matilde. Las labores de Bonilla eran reparar lámparas de arco voltaico, contadores de energía, y los fines de semana tomaba los consumos eléctricos. En las horas libres, un maestro amigo, le daba clases de matemáticas, cálculos y mediciones.

La "Compañia Nacional de Luz Eléctrica" de carácter privado, pasa a ser la municipal "Usina Eléctrica de Montevideo" por ley de 27 diciembre 1906, y más tarde Administración General de Usinas Eléctricas" (precursora de nuestra actual UTE) por Ley de 21 octubre 1912.



Entusiasta por la mecánica, nutre sus conocimientos como autodidacta. "Inventaba" todo aquello donde visualizaba un vacío que le entusiasmaba suplir, con ingenio, al producirse necesidades, porque faltaba o no estaba al alcance de las magras finanzas de su época, en la compañía eléctrica municipal.

Trabajar en la compañía eléctrica le permitió a Bonilla estar al día con las nuevas tecnologías de la electromecánica, siendo su segundo hogar al estilo de los artesanos medievales o renacentistas. Dice literalmente Pedemonte: *"trabajaba como en negocio propio y cuando se hablaba de las 8 horas o de las vacaciones, sonreía picarescamente, no decía nada, y continuaba en sus labores".*

Inventos como cuando en la Primera Guerra Mundial escaseaba el carbón y, gracias a Bonilla se pudieron adaptar los quemadores de la Central Calcagno para que ardiera a leña criolla.

Otro día faltaron los aisladores de porcelana, no se conseguía comprarles en plaza. Bonilla gestionó la compra de un horno especial y se fabricaron los mismos. Y alguna vez en la fundición del Arroyo Seco, se hicieron grandes piezas para barcos de nuestra marina, gracias a iniciativa de Bonilla.

Hombre nervioso, inquieto, ubicuo, múltiple e incansable, que se dedicaba sin pausas a intentar dirigirlo todo en los talleres de la compañía eléctrica (dice Pedemonte; "como si se tratara, algo de su propiedad").

Bonilla aviador

Fue por 1911 que Bonilla se puso a construir aviones, con su usual auto-apredizaje. Siendo Bonilla operario en los talleres de la Usina de Arroyo Seco, toma conocimiento de que los hermanos Escofet, y el estudiante de ingeniería Enrique Martínez Velazco, estaban trabajando en la construcción de un "aeroplano".

El aeroplano

Luis Pedro Mouillard [1834-1897], dibujante y observador naturalista francés, en su obra "El imperio del aire", determinó las leyes del vuelo de las aves. Fue el primero en construir planeadores, lograr hacerle volar y ponerle nombre de "aeroplano", al entonces aparato en forma de carro alado.
Esto fue en el año 1881.



Aéroplano Blériot-vliegmachine, motor de 50 HP similar al Uruguay I-II-III-IV de Francisco Bonilla

Bonilla procura revistas extranjeras (desde Buenos Aires; "Mundo Argentino", "Caras y Caretas", PBT, "Fray Mocho"), particularmente francesas ("La Revue Aerienne" y "Vie au Grand Air"), con noticias y fotografías de los festivales aéreos en Europa.

Con los datos reunidos, pero sin un manual constructivo, un catálogo de partes, sustituye lo que no conoce con su imaginación y decide construir un aeroplano!!

Solo conocía directamente el avión de Cattáneo y el Escofet de Velazco, simplemente observando los trabajos todos los días domingo.

En 14 setiembre 1910, Bonilla pone manos a la obra en delinear y construir el "Uruguay 1". Al finalizar su jornada en la usina, en la noche y los domingos, cortaba maderos, moldeaba y ligaba varillas de hierro, pegaba telas, calibraba y atillaba alambres a modo de tensores para las alas del aeroplano. La superficie de sustentación se estimaba "más o menos", a ojímetro como decimos los uruguayos. Todo ello en un taller, improvisado en un sótano de la calle Constituyente casi Defensa, arrendado por 14 pesos mensuales.

Recordaban los vecinos, que en las noches, "un maniático" arrancaba un motor, rugiendo y aterrorizando el barrio… Era el motor Anzani de 40 HP de Bonilla!!

El biplano "Escofet" de Martínez Velazco empleaba un Anzani de 30 HP, con 3 cilindros en abanico. Motor que compra por $3.000 (3 mil pesos de 1910) en Buenos Aires, en 10 febrero 1911, en la casa "Mestre et Blatge".

En 1910 fueron 223 los fallecidos en los intentos por "domar el aire" en los aeroplanos "más pesados que el aire", como se decía en esos años. Los globos aerostáticos eran "más livianos que el aire". Ya en nuestra América Latina, en 1910 encontró la muerte el piloto peruano Jorge Chavez [1887-1910], piloto experto según la revista francesa "De L´Aerophile" editada en 1909, y con el Brevet N°32 del Aero Club de Francia. En su vuelo Chavez logra el record de altura de vuelo de 1500 metros.



El aéroplano "Uruguay 1ro" de Francisco (Pancho) Bonilla
Barra del río Santa Lucía - año 1911

FOTOGRAFIAS: "TRES URUGUAYOS EN LA EPOPEYA DE LA AVIACION: DETOMASI, BONILLA ADAMI· Piloto Aviador Civil Juan Carlos Pedemonte, Montevideo, Uruguay, 1979

Primer vuelo en Uruguay: Bartolomé Cattáneo

El sábado 25 febrero 1911, el italiano Bartolomé Cattáneo, en el Hipódromo de Maroñas a modo de pista de despegue y aterrizaje, da un espectáculo con su avión. El día 28, sobrevuela Montevideo, a 700 metros de altura. Uno de los espectadores, en los alrededores de Maroñas de aquel circence espectaculo era Francisco Pancho Bonilla.

Inspirado en estos pioneros, Bonilla emprende su aventura a puro pulmón, sus patrocinadores solamente fueron el comerciante en fotografía Manuel Florencio do Pazo [1878-1958], y más tarde el joven cronista Pedro Bruno Barboza Coracoch [1886-1974]. Los gastos totales de construcción del “Uruguay I” insumieron unos 7.000 $ (7 mil pesos de 1910).

El “Uruguay I”

Así el avión “Uruguay I” quedó terminado en mayo de 1911, debiéndose desmantelar parte del portalon del sótano, serruchando el marco del mismo, y así con ayuda de un carrero y dos peones lograran llevarse la máquina voladora en un carro de caballos, hasta la Barra de Santa Lucía, actual Santiago Vázquez.

En 19 marzo 1912 se le apersona a Bonilla un suizo, el joven Eduardo Monard, quien enterado de la aventura de Bonilla, se ofrece para ayudarle como mecánico.

Dice Pedemonte; *“Barboza daba hélice y algún vecino de la Barra tenía al aparato por la cola hasta que Bonilla hacía señas para que lo soltara y el “Uruguay I” caminaba por los solitarios arenales. La irregularidad del terreno, lo desvían a unos zanjones, dañándose las ruedas, el fuselaje, y la hélice se astilló, saliendo Bonilla ileso del accidente”*. El investigador historiador José Benicio Suárez fecha en su libro este accidente como 17 Abril 1912.

El “Uruguay II”

Un buen día, Bonilla llega a la conclusión que el “Uruguay I” adolece de defectos constructivos insalvables, y al día siguiente comienza a construir, allí mismo en el Santa Lucía, el monoplano “Uruguay 2°”. En agotadores meses de trabajo, las costillas de madera formaron las alas, los montantes quedaron fijados, el tren de aterrizaje colocado, y el fuselaje cubierto de tela. El sábado 11 enero 1913, Bonilla viaja a Buenos Aires, y en la Casa “Mestre et



El "Uruguay 2o." ideado por Bonilla y que fue probado, con catastrófico final, por el autodidacto suizo Monard en La Barra, el 22 de enero de 1913.
En la foto, en el avión Bonilla; en actitud de dar "hélice" Pedro Barboza y, semi-oculto por un ala, el mecenas de la aventura, el comerciante Manuel Do Pazo.

FOTOGRAFIAS: "TRES URUGUAYOS EN LA EPOPEYA DE LA AVIACION: DETOMASI, BONILLA ADAMI· Piloto Aviador Civil Juan Carlos Pedemonte, Montevideo, Uruguay, 1979



El avión "Uruguay II" piloteado por el Sr. Francisco Bonilla de vuelta de uno de sus vuelos efectuados en la ciudad de Tacuarembó - FUENTE: Biblioteca Nacional

Blatge” compra una nueva hélice, en reemplazo de la astillada en el “Uruguay I”. El mismo motorcito Anzani de 40 HP del “Uruguay 1ro”.

Bonilla pintó a ambos lados del fuselaje un visible “Uruguay 2°”.

El 20 enero 1913, Bonilla probó la máquina, corriendo por los campos, sin levantar vuelo, y quedó satisfecho. Su amigo Barboza anuncio en la prensa que el miércoles 22 se realizaría el primer vuelo.

Primer vuelo

A las 09:00, del 22 enero 1913, de un soleado día de verano, estaban los cronistas y fotógrafos, un oficial de Policía y un agente, una docena de pobladores de la zona. El preparativo de vuelo se demora toda la mañana, ya que Bonilla va hasta los mataderos de la Barra de Santa Lucía, donde debe esperar que terminen de hervir mondongos, para poder emplear el agua caliente en doblar una pieza de arco de madera del “Uruguay II”. El vuelo lo realiza Monard, el mecánico suizo, quien era el más adecuado para la prueba, dada su experiencia de vuelo en Buenos Aires, y unos cuantos porrazos.

Monard se ubicó en el único asiento, se colocó una gorra con la visera hacía atrás, se caló unos lentes que Bonilla tenía en su poder para cuando llegara precisamente una ocasión como aquélla y, luego de las últimas indicaciones a Monard, se dejó libre la máquina. El piloto aceleró y el avión corrió por el campo raudamente. Debió hacer la maniobra correctamente, porque el "Uruguay 2°" se elevó en el espacio; cinco, diez, veinte metros..."
Todos aplaudían, y Bonilla, ansioso, daban gritos de "Está bien!, está bien!".

Luego de levantar vuelo unos 100 metros, y 25 metros de altura, el avión cae de cola, y se desbarata. El joven Monard da unos gritos de dolor y queda inconsciente y con un brazo fracturado por el accidente. El cronista de la revista porteña PBT escribe: "Monard estaba moribundo y en aquella soledad no teníamos ni un sorbo de caña para reanimarlo!". En el Hospital Maciel le atiende el doctor Julio Bellini, y en sus declaraciones dice que el excesivo aceite soltado por el motor lo dejó ciego y pensó que se venía a tierra, intentando erróneamente ganar altura, lo que le llevó a empinar el avión y entrar en caída.

Monard sobrevive al accidente, pero un año más tarde fallece, abatido en su avión biplano el 14 Julio 1914, peleando como piloto de la aviación de Francia en la Primera Guerra Mundial.

El primer accidente de la aviación uruguaya

En 1874 el uruguayo Pedro Márquez construye un aparato aéreo, y el "piloto" es su herrero, el Sr. Juan Carreiras, quien resulta con fractura de ambas piernas y lesiones varias. Según una versión la prueba se realiza en un descampado (calles De la Cruz o San Pedro, y calle Ituzaingó), pero según otra versión, el aparato fue ensamblado en una azotea y arrojado de la misma con el "piloto" en el mismo.
Literalmente volar era una locura total en esos años...

Con los restos del "Uruguay II" y elementos adquiridos en Buenos Aires, Bonilla construye el "Uruguay III", el cual queda depositado en el taller de Santiago Vázquez, al viajar éste a Villa Lugano, a la escuela de aviación.



20 enero 1913, accidente del piloto Eduardo Monard en el aéroplano "Uruguay 2do" construido por Bonilla

"Brevet N°41" en Buenos Aires

El grave accidente del "Uruguay 2°" y Monard, dispara una polémica nacional, respecto a la necesidad de regular la aviación, exigiendo que quienes construyan y piloteen aeroplanos deban ser idóneos certificados mediante una matrícula correspondiente. El mismo Bonilla es de la idea que para continuar la aventura de volar, el mismo debería realizar una capacitación como piloto, impartida por especialistas. En octubre de 1913, asesorado por Jorge Newbery en Buenos Aires, Bonilla realiza gestiones para asistir a una de las dos escuelas de vuelo civiles (privadas), dirigidas por aviadores franceses M. Paul Castaibert y M. Marcel Paillette.

En 7 mayo 1914, en el avión monoplano "Morane-Castaibert" (versión argentina del monoplano francés "Morane-Soulnier") con motor "Gnome", Bonilla obtiene el Brevet internacional N°41, en el Aeródromo bonaerense de Villa Lugano, bajo la dirección del instructor francés Paul Castaibert. Supervisan las pruebas por el "Aero Club Argentino" el ingeniero Carlos Irmcher y don Manuel Ramos Vivot, secretario de Jorge Newbery. La prueba de aterrizaje "al punto", quedó para el día siguiente por falta de luz diurna.

También Ricardo Detomasi obtiene el Brevet N° 43 en 28 mayo 1914, y Adami el N°51 en 21 junio 1914. Estos son Brevets de numeración internacional otorgados en la República Argentina.

Así Bonilla pasa a ser el segundo instructor de la escuela de aviación de Lugano, junto con Castaibert. Entre sus alumnos estaban Atilio Detomasi y Angel Adami. Castaibert y Bonilla también continúan la construcción de aeroplanos modelo "Castaibert".

El "Castaibert", fracaso en Argentina, éxito en Uruguay

Estas máquinas, eran de diseños modernos, "tipo Bleriot", con alas más planas y menos curvadas en longitud (como los importados, caso del "tipo Morane-Saulnier"), pero resistidos por la escuela de aviación militar Argentina por ser más inseguros decían, más veloces y difíciles de pilotear. La disputa finalizó el día que los aviadores militares uruguayos Boiso Lanza y Berisso, a bordo de un "Castaibert" (de alas rectas) ganan el raid Buenos Aires – Mendoza, dejando muy atrás a los pilotos argentinos en sus monoplanos "Morane-Saunier" y "Beriot" (de alas curvas).

En consecuencia, en febrero 1917, 5 aeroplanos "Castaibert" motor Gnome (de 50, 70, 80 y un bimotor de 50+50HP), y otro con motor "Le Rhone" de 60 HP, son adquiridos para formar la Escuela Militar de Aviación de Uruguay, fundada el 20 de noviembre de 1916, donde Castaibert pasa a desempeñarse como Jefe de los Talleres de la E.M.A.U., con grado de Mayor asimilado del Ejército.

Castaibert fue un heroico autodidacta, un visionario de la aviación en Argentina, donde tarde fue reconocido como tal. En igual forma que Bonilla, también visionario y autodidacta, pero nunca reconocido como aviador en Uruguay.

El "Uruguay IV"

Con el apoyo de Castaibert, en Villa Lugano Argentina, Bonilla construyó otro avión; un monoplano con motor Gnome de 50HP; al que bautizó "Uruguay IV", diseño similar a los que construyó anteriormente en Montevideo "Uruguay 1" y "Uruguay 2". El gobierno argentino le otorga el título de "precursor de la Aviación Argentina".

Monard vuela el "Uruguay III"

De retorno a Uruguay, el suizo Monard, ya con los conocimientos adecuados y el Brevet obtenido en "De Grade" Alemania, se aventura a volar el "Uruguay III" de Bonilla, aún guardado en un galpón de Santiago Vázquez, con total éxito.

Y así Bonilla inicia una gira por el litoral argentino, con vuelos de exhibición, turismo de pasajeros, de regreso a Uruguay por el litoral uruguayo; Salto, Paysandú, Durazno, Trinidad y Florida. En Salto fue Bonilla fue quien llevó en su avión a la uruguaya en volar, la señora de Martínez como anotó en su libreta de vuelos. De Paysandú trajo a su mecánico y amigo para el resto de sus vidas, Don Victor Dubois.

El 1° de agosto de 1914, a las 09:00, Bonilla acompañado por su amigo Barboza, aterriza en el Hipódromo de Salto, donde le esperaban dirigentes del Jokey Club Salteño, el administrador del diario "La Tribuna Salteña", el señor Renato Llantada oriundo de Trinidad y periodista del diario "La Tarde". Quienes los esperaban, presentaban angustia en sus caras, en Europa se había declarado la Primera Guerra Mundial, quedando indispuesto el público a presenciar la prueba de aviación que Bonilla les venía a ofrecer.

En Montevideo la pista de despegue y aterrizaje de Bonilla era en la calle Miguelete, que tenía pavimento de adoquines desde el Centro hasta el cruce con la calle Constitución. Muy pocas casas, quintas y chacras rodeaban la pista de Pancho Bonilla, en la esquina mencionada en el barracón taller de herrería de obra de "los Guida" un galpón oficiaba de garage del avión "Uruguay 2°" de Bonilla, donde para entrarlo debía quitarle las alas.

Presidente Battle y Ordóñez

En 18 octubre 1914, Bonilla piloteando el "Uruguay IV", toma rumbo al este, llegando los lejanos médanos del actual Carrasco, vira hacia Piedras Blancas, y aterriza en un campito lindero, a pocos metros estaba la residencia de verano del Presidente Battle y Ordóñez, el cual rodeado de su familia y amigos, le recibe afablemente. Unos días antes había concertado la visita con Virgilio Sampognaro Jefe de Policía. El presidente, junto a Matilde, sus hijos César y Rafael, brindan con una copa de champagne.

El Presidente de la República se acerca al avión, lo examina, hace preguntas entre las que está la de saber dónde tiene su base, y el piloto Bonilla, con toda naturalidad le responde, con su permanente sonrisa, que es mismo día ha inaugurado "su" aeródromo y eso en plena calle Miguelete, es decir a unas diez cuadras de la avenida 18 de Julio e igual distancia de donde, por entonces, se estaba levantando el magnífico Palacio Legislativo. El presidente le advirtió a Bonilla que tuviese cuidado con la Policía. Unos días más tarde Bonilla es citado a la Jefatura Policía de Montevideo, donde se le comunica que antes de cada despegue en su aeroplano, debe comunicarlo a la Jefatura, sin mayores explicaciones y motivos. Por terceros, Bonilla se entera que existía temor en las autoridades de que Bonilla desde su avión pudiese arrojar una bomba sobre la quinta del Sr. Presidente.

En esos años, ser aviador era sinónimo de fama y valentía, era como hoy día son los jugadores de fútbol, tal era así que en 1915, Enrique Delfino popularizó en Buenos Aires el tango titulado "El aviador Bonilla".

Primer vuelo nocturno en el Uruguay

Varias son las peripecias de Bonilla y su avión, como un accidente con una niña que salió al cruce del avión en el despegue en la calle Miguelete, que salió ilesa gracias a que Bonilla cortó el combustible y viró el timón. Otra vez en un vuelo por "Los Pocitos", el 23 octubre 1914, se le hizo tarde, se vino la oscuridad de la noche quedando desorientado y no logrando acertar a su pista de aterrizaje en la calle Miguelete. Salvan la situación el faro de Punta Carretas, los vecinos que lo escuchan pasar y encienden improvisadas antorchas para guiarle. En esos años no existían pistas de aviación y era usual emplear el Hipódromo como pista de aterrizaje entre carrera y carrera de caballos. Así aterrizando y despegando en decampados Bonilla recorre Uruguay con su avión; Minas, Rocha, Tacuarembó, Rivera.

Sobrevolando el Cerro del Verdún

Para sus demostraciones en Minas, Bonilla embarca el desarmado "Uruguay IV" en el ferrocarril, lo que deja matrecho al aeroplano al llegar a Minas y armar la máquina. A pesar de todo, y con clima desfavorable, el 2 noviembre 1914 Bonilla sobrevuela el Cerro del Verdún volando a 1500 metros de altura.

Cambio de mando presidencial

El lunes 1°marzo 1915, el presidente "Pepe" Battle le transfiere el mando presidencial a Feliciano Viera, y allí está Bonilla sobrevolando con su aeroplano la Plaza Independencia, con los "vivas" del público, el cual le confunden con el aviador Petirossi. En esos días su amigo Castaibert, envía cartas desde Buenos Aires, solicitándole a Bonilla gestionar la venta de sus aeroplanos al gobierno y ejército uruguayo.

Bonilla no es contrabandista

En octubre de 1915, Bonilla realiza una gira de promoción de la aviación en sus usuales vuelos con dibujos en el aire y llevando pasajeros, esta vez por Tacuarembó y luego en Uruguayana. En este último lugar, unos sujetos pretendieron que Bonilla llevase en su aeroplano unos bultos a Uruguay, a lo cual Bonilla responde que no es contrabandista, solo un divulgador aeronáutico. Ante la negativa los sujetos le agreden con arma blanca y logran herirlo.

Bonilla prende fuego a su avión

En ferrocarril lleva su avión desarmado al sur del Brasil hasta Porto Alegre, donde realiza varios vuelos en el Hipódromo Farroupilha, en Sao Leopoldo y Cachoeira.

Bonilla siempre mencionaba que el avión lo había construido él mismo, con sus propias manos, hasta que un día un gracioso lo pone en duda a viva voz, frente del público:

- *"El día que se le rompa, se marcha para comprar otro." Dice el chistoso.*
- *"Si hace una apuesta, lo rompemos ya y hago otro." Exclama Bonilla enojado.*

Y el detractor, saca un montón de libras esterlinas (monedas inglesas), y hace la apuesta. Un hacendado local hace de depositario de la apuesta.

Bonilla llama a su mecánico Dubois y le pide que desmonte el motor y las ruedas del avión. Luego rocía aparato con nafta y le prende fuego.

Al día siguiente comienza a construir otro aeroplano, el "Uruguay V". Una semana más tarde, al terminar cobra la apuesta, hace una par de exhibiciones, con sus clásicos aterrizajes en solo 30 metros, y enruta para la ciudad de Pelotas.


Bonilla llevando como pasajera a la Srta. María Elena Ferreirós en el Hipódromo montevideano, en abril del año 1915.

Flechazo de Cupido en las alturas

En el hipódromo de Pelotas, Bonilla lleva de pasajero en su avión a Victoria Rosario, una joven de acento español hija de inmigrantes españoles, la cual estando en Barcelona vio volar al célebre Rolland Garros [1988-1918], pionero de la aviación francesa (nada que ver con el tenis) y caído en la Primera Guerra Mundial, y se le antojo hacerlo en oportunidad de presentarse la exhibición de vuelo de Bonilla. La flecha de Cupido se cruza entre ellos y Bonilla le pide matrimonio, a concretarse en 15 días máximo, ya que pretende continuar su gira. Pero sus documentos, los ha olvido en la localidad de Chajarí en Entre Ríos Argentina. Bonilla propone que su futuro suegro lleve a la novia hasta Chajari para el casamiento, y ella que su familia se radique con ella en Montevideo.

Planeando aterriza

En su gira por Cerro Largo, Melo, y Río Grande del Sur, llegando a Paso de los Libres, el "Uruguay V" pierde la hélice en pleno vuelo, debiendo Bonilla planear para aterrizar. Gracias a gestiones de Castaibert, en un par de semanas está nuevamente en vuelo, con una hélice nueva de la casa "Mestre Blatge". Otros pioneros de la aviación, perdieron su vida, por sucesos similares.

Atacado por langostas

Las aventuras de Bonilla aviador parecen no tener fin; llegando a Santa Rosa del Cuareim, en pleno vuelo, al ser abiertas las cabinas del piloto en los primeros aeroplanos, es atacado por una bandada de langostas hambrientas, las que le lastimaron la cara y dificultaron la visibilidad. Al aterrizar en el campo de fútbol "Ricardo Detomasi" (en homenaje al fallecido aviador Detomasi" mencionado anteriormente), sorprende a todos cubierto en sangre. Vendado su rostro, vuela hasta Chajarí, donde Bonilla se reencuentra con su prometida Victoria Rosario Álvarez.

El último vuelo de Bonilla

En 25 mayo 1916 estaba programado un desfile en el Paraná Santa Fé Argentina y Bonilla fue invitado a sobrevolar las formaciones militares. El día era muy ventoso, pero Bonilla no se amedrentó y se negó a suspender el vuelo. Luego de aterrizar en un campo cualquiera, al no encontrar el

hipódromo, al volver a despegar, “entró en pérdida” el avión, y cae al suelo desde una altura de 50 metros. El accidente dejó a Bonilla internado en el hospital de Santa Fé por 4 meses. Ese fue el fin de la carrera aeronáutica de Bonilla, de tan solo 29 años de edad.

Injusto alejamiento de Bonilla

Luego de intervenir junto a Castaibert, en la elección de 5 aviones para la reciente creada Escuela Militar de Aviación en Uruguay, aspira a ingresar en ella y participar en su desarrollo, pero en la misma no había lugar para autodidactas como Bonilla. Los instructores serían solamente quienes recibieron formación en el exterior. “Exterior” parece que significaba en Europa, ya que Bonilla se capacitó y obtuvo el Brevet en Buenos Aires. Quien cometió tamaña injusticia con Bonilla, fue el General Sánchez, Ministro de Guerra. Aún hoy se desconocen los reales motivos de dicha actitud, ya que haber astillado dos hélices de avión, no es para nada un motivo válido, en invalidar 5 años de carrera aeronáutica, como constructor de aviones y piloto absolutamente pionero en el Río de la Plata y Sur del Brasil.

Reingreso en UTE

Sin posibilidad alguna en el ramo de la nueva aviación militar en creación y cuando la aviación civil desde siempre le dio la espalda, el 28 abril 1917, Bonilla solicita el reingreso en UTE, donde recibe la cálida bienvenida de sus antiguos camaradas. Estos sí reconocen su esfuerzo, su humildad y valentía. El 30 Abril 1919 ascendía a Capataz de la Sección Mecánica. En 15 diciembre 1925 asciende a Sub Jefe de la Dirección de los Talleres Generales.

En la Obra del Río Negro (Rincón del Bonete)

Entre muchos proyectos en UTE, Bonilla trabajó en la reconstrucción de las turbinas y generadores de Minas de Corrales (Cuñapirú) en Tacuarembó. Fue colaborador permanente del ingeniero Víctor Soudriers, pionero del proyecto de hidroelectrificación o hidrogeneración del Río Negro.

Por más de 10 años Bonilla integró la Comisión Especial de Licitaciones de UTE, entre cuyos cometido estuvo la redacción de pliegos, estudio de ofertas y adjudicación de la obra del Río Negro.

En los estudios de las ofertas de la obra del Río Negro (Rincón del Bonete), trabaja entre otros junto a los ingenieros; Juan Carlos Rezzano, Juan Ventura Borgarelli, José Eugenio Gil, Pedro Ponsetí, Manuel Milans, y Carlos Giavi.

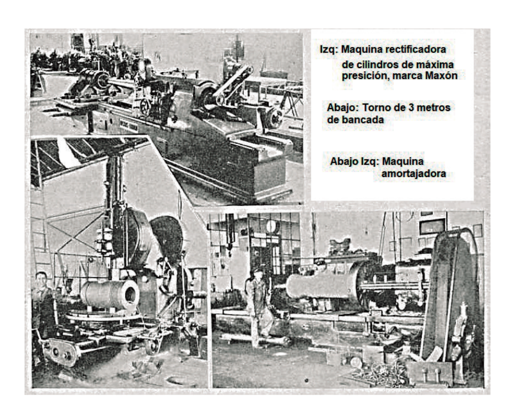
En los Talleres Generales de UTE

En 1919, dada la necesidad de repuestos para los motores Diesel de las usinas de generación de Montevideo y el interior, se fundan los denominados Talleres Generales de UTE, con Bonilla a cargo de éstos.

Se componen de grandes hornos de fundición a más de 1000°C, y máquinas herramientas; tornos, fresadoras, taladros, rectificadoras, cepilladoras, lesadoras y más. Un equipo de funcionarios especializados se dedica a la construcción de pistones, camisas, aros de pistón, cabezas de pistón, válvulas, bielas, engranajes de todo tipo, bombas de combustible, inyectores, cojinetes de bancada, de biela, con precisiones de décimas, e incluso centésimas de milímetro.

Contaban antiguos compañeros de UTE que Bonilla prefería construir repuestos, cualquiera éstos fueran, a que los mismos fuesen adquiridos en el exterior, forma de trabajar que le rendiría frutos a UTE en el apagón de 1935.

Entre sus logros encontramos haber diseñado las primeras columnas de cemento armado, haber trabajado en la recuperación de la Central Batlle cuando el gran apagón de 1935, recibiendo una felicitación por escrito del Directorio, y en particular del Presidente de UTE, el ingeniero Bernardo Kayel.



Izq: Maquina rectificadora de cilindros de máxima presición, marca Maxón

Abajo: Torno de 3 metros de bancada

Abajo Izq: Maquina amortajadora

El apagón de una semana – 8 Abril de 1935

Decía el Sr. Emilio Tacconi en su oratoria en las exequias fúnebres de Bonilla: “... En la UTE por ejemplo, donde prestó servicios por más de 30 años como funcionario superior de dirección, como hombre, como figura responsable y señera, como paradigma de dignidad y señorío, dejó una página de oro que será muy difícil de superar en la historia del Instituto de Energía. Fue cuando Montevideo se quedó una semana a oscuras, en abril de 1935 debido a la rotura de una de las máquinas generadoras. Gracias a Bonilla, a su talento de iluminado y a su lección magistral de serenidad, cuando todos en torno suyo estaban perdiendo la cabeza – como el poema de Rudyard Kiplin – las turbinas de la Central “José Batlle y Ordóñez” volvieron a andar a los pocos días de interrumpido el servicio, evitándose así que la pieza deteriorada tuviera que ser remitida por vapor a Europa o a Estados Unidos para su reparación, lo que hubiera prolongado varias semanas la angustiosa situación de Montevideo a oscuras Amén de los gastos correspondientes”.

NOTA del autor: Si sería grave o precaria la dependencia eléctrica de Montevideo de los generadores de la Central Battle. Las demoras en concretarse las Obras del Río Negro ponían en vilo el suministro eléctrico y a la misma UTE.



Bonilla, socio honorario del Club de Pesca de UTE, junto a la primer excursión de socios a la Barra de Maldonado. 1937



PORTADA DEL LIBRO DE Jos·Benicio Suarez - Montevideo, 1979

En el Senado de la República

Estas actuaciones llevaron que fuese citado a declarar al Senado en 1943, convocado entre tantos, por la Comisión Investigadora Parlamentaria de Actividades Antinacionales (ver "Contratación de las obras hidroeléctricas del Río Negro", Florensa & Lafón, 1946), en el sonado caso de soborno a un ingeniero de la casa constructora Wayss & Freitag, constructora de casi todos los puentes carreteros y carreteras de importancia en Uruguay en los años 30.

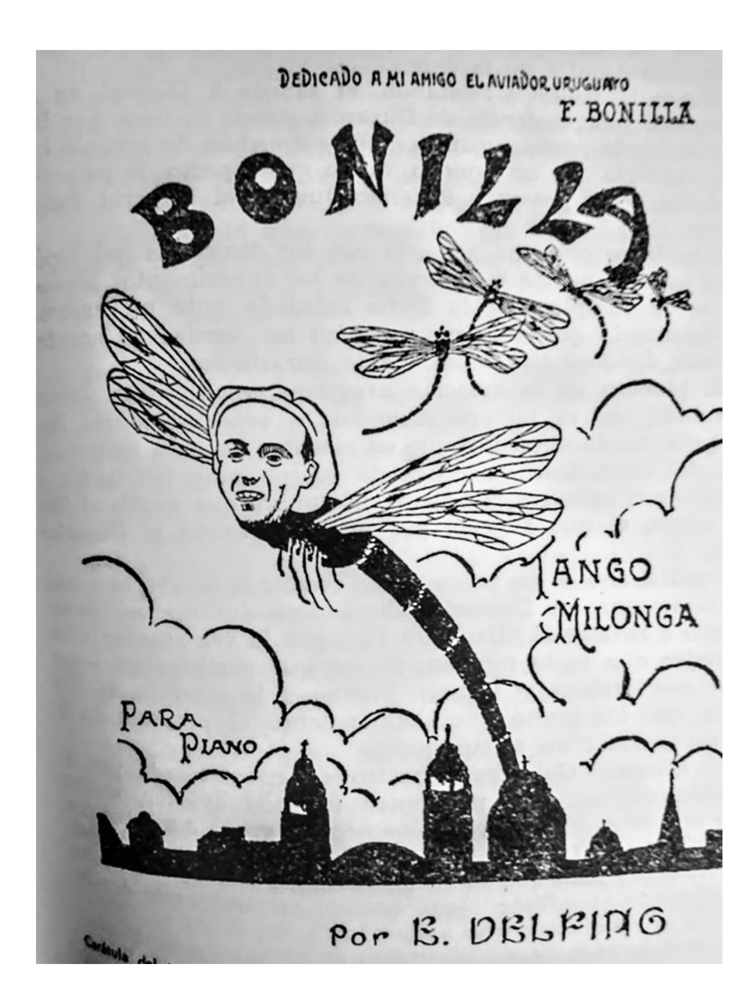
Última injusticia con Bonilla

En 31 mayo 1945, Bonilla es relevado arbitrariamente, separado de su cargo en UTE sin causal de destitución. Bonilla queda como se dice hoy día "en la calle", logrando una jubilación mínima que no le alcanzaba para subsistir. Para subsistir, comienza en su casa el negocio de fabricar caños "tipo Bergman" para instalaciones eléctricas (similares a los actuales caños DAISA), lo cual solo funcionó por una década, ya que los ductos plásticos reemplazaron a los de acero.

Homenajes

Francisco Bonilla, felizmente, aunque tarde, finalmente recibe los merecidos reconocimientos, homenajes en vida que le hace la sociedad uruguaya. En junio y julio de 1930 el diario "Imparcial", encuesta a los lectores consultando quién fue el primer piloto uruguayo, y el público por mayoría lo reconoce a Bonilla. En 5 diciembre 1941 el periódico "El Plata" en un artículo le homenajea titulando: "Francisco Bonilla EL AVIADOR OLVIDADO". En 6 diciembre 1941 el diario "Montevideo Ilustrado" titula: "Bonilla, el uruguayo que realizó el Primer Vuelo Nocturno en el País". En 23 febrero 1945; la voz del Cordón publica; "Aventuras Aviatorias en el Cordón. El primer avión de Francisco Bonilla". Y una docena más de homenajes en la prensa, que no aburriremos con tanto detalle, se pueden consultar en el libro del investigador historiador José Benicio Suárez.

En 3 junio 1945, los compañeros de UTE le homenajean y otorgan una medalla de oro, en honor a las proezas de la aviación.



Brevet “Ad-Honorem”

El máximo homenaje, el 11 junio 1962, en el Club de la Fuerza aérea, se otorga a Bonilla el Brevet “Ad-Honorem” en cumplimiento de resolución del gobierno. La Dirección General de Aviación Civil le otorga las alas de Piloto Aviador Civil, y el Director del Museo Aeronáutico una placa y diploma pergamino firmado por los amigos. Todo esto con guardia de honor de los pilotos de la Aviación Civil y cadetes de la Escuela Militar de Aviación.

Desconocemos si en UTE, Bonilla tuvo posteriormente algún reconocimiento a su carrera, y en mitigación de su injusto alejamiento de 1945.

Sus penurias económicas fueron compensadas recién el 18 noviembre 1964, por una pensión graciable de $1.500.00otorgada en el Senado de la República, la que caducó al fallecer Bonilla en 1967. Bonilla termina sus últimos años en su casa, con su jardín, podando e injertando plantas, cultivando flores, y reparando artefactos hogareños.

Fallece en 20 febrero 1967, en Montevideo a los 80 años de edad.

Oratoria en las exequias.

Decía Don Emilio Carlos Tacconi, funcionario de UTE:
“Cuando la historia dentro de quinientos, de mil años, hable de la aviación universal dirá que en Montevideo, en el Uruguay, en este pequeño rincón del globo, un hombre sencillo, modesto – más que modesto, humildísimo -, de veinte y pocos años de edad, casi adolecente, se construyó sin maestro, sin dirección técnica, sin asesoría de ninguna clase, solo y maravillosamente un avión uruguayo, personal, suyo, suyísimo; y con él cumplió el sueño de su vocación de pájaro, la proeza épica de su gallardía de héroe, prodigio alucinante de su genio inventor. ...

... Bonilla conocía el camino hacia el cielo. Antes de remontarlo con su avión, ya lo había escalado mil veces en su atmósfera interior. Porque él llevaba un cielo adentro, quería que las estrellas de su sangre fueran allá arriba a homenajear a las estrellas de Dios y que los ángeles de sus sueños volaran también allá arriba a cambiar un saludo con los ángeles buenos de las Sagradas Escrituras.”

En 10 junio 1979 el investigador historiador José Benicio Suárez, gestiona ante la Intendencia Municipal de Montevideo, para incluir a Bonilla en el nomenclator capitalino, justificando el merecido homenaje a Bonilla.

FUENTES:

“TRES URUGUAYOS EN LA EPOPEYA DE LA AVIACIÓN: DETOMASI, BONILLA, ADAMI”, Piloto Aviador Civil Juan Carlos Pedemonte, Montevideo, Uruguay, 1979

“BONILLA EN LA EPOPEYA DE LA AVIACIÓN HEROICA, El famoso aviador Francisco Eduardo Bonilla no ha muerto. ¡VIVE! ”, José Benicio Suárez, Montevideo, Uruguay, 1979.

Ing. Juan Pablo Thomasset
Mantenimiento de CCHH – G. Terra